

സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാത പഠനം

മണ്ണാർക്കോണം- പെരുർക്കട റോഡ്  
5.87 ഹെക്ടർ

കരട് റിപ്പോർട്ട്

റികൂസിഷൻ അധികാരി  
കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ്

കേരളാ വോളന്ററി ഹെൽത്ത് സർവ്വീസസ്  
കളക്ട്രേറ്റ് പി.ഒ, മുളളൻകുഴി, കോട്ടയം : 686002  
ഫോൺ : 0481 2572781, 2573875  
E-mail : [keralavhs@yahoo.co.in](mailto:keralavhs@yahoo.co.in)  
Web : [www.keralavhs.com](http://www.keralavhs.com)

ഉള്ളടക്കം

അദ്ധ്യായം - 1- പഠന റിപ്പോർട്ട് - രത്ന ചുരുക്കം

- 1.1 ആമുഖം - പദ്ധതിയും പൊതു ആവശ്യവും
- 1.2 പദ്ധതി പ്രദേശം
- 1.3. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ - വ്യാപ്തിയും നടപടിക്രമങ്ങളും
  - (എ). ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ അധികാരി
  - (ബി).പദ്ധതി ബാധിതരുടെ വിവരങ്ങൾ
  - (സി). ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ വിവരണം.
  - (ഡി). സാമൂഹിക, സാമ്പത്തിക, സാംസ്കാരിക വിവരണം
- 1.4. പദ്ധതി സംബന്ധമായ ഇതര മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ
- 1.5. സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാതം
- 1.6. പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ നടപടികൾ
- 1.7. സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ

അനുബന്ധരേഖകൾ

1. ഗസറ്റ് നോട്ടീഫിക്കേഷൻ
2. ഫോട്ടോഗ്രാഫ്
3. പദ്ധതി ബാധിതരുടെ പേരു വിവരങ്ങൾ

**സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാത പഠനം**  
**മണ്ണറക്കോണം- പേരൂർക്കടറോഡ്**  
**5.87 ഹെക്ടർ**  
**അധ്യായം - 1**  
**പഠന റിപ്പോർട്ട്- രത്ന ചുരുക്കം**

**1.1. ആമുഖം - പദ്ധതിയും പൊതു ആവശ്യവും**

സുഗമമായഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ സുസ്ഥിര വികസനത്തിന്റെ അളവു കോലുകളായി അറിയപ്പെടുന്നു. വളരെ വേഗം വികസിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇന്ത്യ പോലുള്ള രാജ്യങ്ങൾ നേരിടുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം ഇനങ്ങൾക്ക് സൗകര്യ പ്രദവും സ്വീകാര്യവുമായ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിൽ ഉണ്ടാകുന്ന തടസ്സങ്ങളും, കാല ദൈർഘ്യവുമാണ്. വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന ഇനസംഖ്യക്ക് ആനുപാതികമായി അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തില്ല എന്നുള്ളതാണ് പല പ്രധാന രാജ്യങ്ങളും നേരിടുന്ന പ്രശ്നം. ഗതാഗത മേഖലയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഇപ്രകാരമുള്ള അസന്തുലിതാവസ്ഥ പലപ്പോഴും തികും, തിരക്കും ആയത് മൂലമുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾക്കും കാരണമാകും. ഇന്ത്യയിലെ പല പ്രധാന പട്ടണങ്ങളും, ഈ പ്രശ്നം അഭിമുഖീകരിക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ ഇനങ്ങൾ പ്രധാനമായും ഗതാഗതത്തിന് റോഡുകളെയാണ് ആശ്രയിക്കുന്നത്. റോഡ് വികസന രംഗത്ത് കഴിഞ്ഞ രണ്ട് ദശകത്തിൽ നിർണ്ണായക പുരോഗതി ഉണ്ടാകാനും നമുക്ക് സാധ്യമായിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ പട്ടണങ്ങളിലെ ഇനസംഖ്യ ഈ കാലയളവിൽ ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി. ആയതിന് അനുസൃതമായി ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് പലപ്പോഴും സാധ്യമായില്ല. ഈ അസന്തുലിതാവസ്ഥ നമ്മുടെ പട്ടണങ്ങളെ പലപ്പോഴും വലിയ തിരക്കിന്റെ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റി. കിലോമീറ്ററുകളോളം നീളുന്ന ട്രാഫിക് ബ്ലോക്കുകൾ വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരെ അസ്വസ്ഥമാക്കുകയും, ബ്ലോക്കുകളിൽ നഷ്ടപ്പെട്ട സമയം തിരികെ പിടിക്കുന്നതിന് അമിത വേഗത്തെ അവർ ആശ്രയിക്കുന്നതും ഒക്കെ നിത്യ സംഭവമാണ്. ഇത് പലപ്പോഴും അപകടങ്ങൾക്കും ഇന്ധന നഷ്ടത്തിനും, പരിസ്ഥിതി മലിനീകരണത്തിനും ഒക്കെ കാരണമാകുന്നു. പട്ടണങ്ങളുടെ വർദ്ധിച്ച ഇനസാന്ദ്രത വലിയ തോതിലുള്ള റോഡ് വികസനം സാധ്യമാക്കുന്നതിന് തടസ്സം നിൽക്കുകയാണ്. പലപ്പോഴും ആയിരക്കണക്കിന് ആളുകളുടെ ജീവനോപാധികളെ നഷ്ടപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മാത്രമേ പട്ടണങ്ങളിൽ റോഡ് വികസനം സാധ്യമാകൂ. കൂടാതെ അനേകംപേരുടെ പുനർവാസ നടപടിക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന വലിയ സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയും പട്ടണങ്ങളിലെ റോഡ് വികസനത്തെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നു.

അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന രംഗത്തെ മെല്ലെപ്പോക്കുകളാണ് പലപ്പോഴും സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക പുരോഗതി തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നത്. ഇനവാസകേന്ദ്രങ്ങളെ വ്യാപാര കേന്ദ്രീകൃത സ്ഥലങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ വികസനം വ്യാപാരകേന്ദ്രങ്ങളെ വ്യാപാര കേന്ദ്രങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ വികസനം പോലെ പ്രാധാന്യം ഉള്ള കാര്യമായി ഗവൺമെന്റും, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളും സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് തന്നെ ഇനവാസകേന്ദ്രങ്ങളെ ജില്ലാകേന്ദ്രങ്ങളുമായും വ്യാപാരകേന്ദ്രീകൃത സ്ഥലങ്ങളുമായും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നു. പല റോഡുകളും ഇന്നും വികസനം കൈവരാത്ത അവസ്ഥയിലാണ്. ഇന്നിവിവശമായ സ്ഥലങ്ങളിലെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ സ്ഥാപിതമായ വ്യാപാര നടത്തിപ്പുകാരുടെ എൽർപ്പുകൾ എന്നിവ എല്ലാം ഈ സ്ഥിതി വിശേഷത്തിന് കാരണമാണ്. എന്നാൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായ അഭൂത

പുർവ്വമായ വർദ്ധന ഈ റോഡുകളെ സ്ഥിരം അപകടമേഖലകളാക്കി മാറ്റുന്ന സ്ഥിതി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ കാൽനടയാത്രയ്ക്ക് യാതൊരു സാഹചര്യവും ഇല്ലാത്ത അവസ്ഥയിലേക്ക് ഈ റോഡുകൾ മാറ്റപ്പെട്ടു. രാവിലെയും വൈകുന്നേരങ്ങളിലും രൂപപ്പെടുന്ന അഭ്യുതപുർവ്വമായ തിരക്ക് ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് യഥാസമയം ഓഫീസുകളിൽ എത്തുന്നതിനും, രോഗികളെ ആശുപത്രികളിൽ എത്തിക്കുന്നതിനും വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് സമയം പാലിച്ച് എത്തുന്നതിനും സാധിക്കാത്ത വിധം വളർന്നു കഴിഞ്ഞു. സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം മൂലം പൊതുഗതാഗത സൗകര്യം താരമാറാകുന്ന അവസ്ഥാവിശേഷം ഈ റോഡുകളിൽ രൂപപ്പെടുകയാണ്.

തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിലെ പല കോർപ്പറേഷൻ റോഡുകളുടെയും വികസനം ദശകങ്ങളായി ചർച്ചചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനം എന്ന നിലയിൽ വളരെ വേഗം വികസിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പട്ടണത്തിലെ ഇനവാസമേഖലകളെ ജില്ലാ ആസ്ഥാനവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാന റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് പ്രാധാന്യം നൽകുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷന്റെ വടക്ക് കിഴക്കെ ഭാഗത്തെ പ്രധാന റോഡുകൾ വികസിപ്പിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചു. തിരുവനന്തപുരം വികസന അതോറിറ്റിയെ റിക്വസിഷൻ എഞ്ചിനീയറായി തീരുമാനിച്ചു കൊണ്ട് ആദ്യ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുകയുണ്ടായി എന്നാൽ ചില സാങ്കേതിക കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് ആദ്യ റിക്വസിഷൻ എഞ്ചിനീയറെ ഒഴിവാക്കി കേരള പൊതുമരാത്ത് വകുപ്പിനെയും തുടർന്ന് കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡിനെയും നടപ്പാക്കൽ അധികാരിയായി സർക്കാർ നിശ്ചയിച്ച് ഉത്തരവുണ്ടായി.

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന്റെ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും പുനരധിവാസത്തിനും അവകാശം നൽകുന്ന നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾക്ക് മുൻപ് സാമൂഹ്യപ്രത്യാഘാത പഠനം നടത്താൻ കേരളാ വോളന്റി ഹെൽത്ത് സർവ്വീസിനെ 2018 ജൂൺ 13, തീയതിയിലെ ഔദ്യോഗിക വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. എന്നാൽ നടപ്പാക്കൽ എഞ്ചിനീയറെ മാറ്റി നിശ്ചയിക്കുകയും അതിർത്തി കല്ലുകൾ പുതിയ രൂപരേഖയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്ഥാപിക്കുകയും ചെയ്തതിന്റെ തുടർച്ചയെന്നവണ്ണം 2021 ഫെബ്രുവരി 9, തീയതി പ്രസിദ്ധീകരിച്ച പുതുക്കിയ വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആണ് ഈ സാമൂഹ്യപ്രത്യാഘാത റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയത്.

**1.2. പദ്ധതി പ്രദേശം**

**മണ്ണാർക്കോണം- പേരൂർക്കട റോഡ്**

പേരൂർക്കട ഇംക്വൻ വളരെ വേഗം വികസിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു ചെറു പട്ടണമാണ്. ആയിരത്തി തൊള്ളായിരത്തി എൺപതിന് ശേഷവും ജില്ലാ ആസ്ഥാനം കൂടപ്പനക്കുന്നിലേക്ക് മാറ്റിയതിനെ തുടർന്നും തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷനിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട താമസ്സുപ്രധാനമായ പ്രദേശമായി പേരൂർക്കട മാറി, കൂടാതെ പുറം നാടുകളിൽ ജോലി ചെയ്തിരുന്നവരുടെ തിരിച്ചുവരവും, പേരൂർക്കടയെ അനുദിനം വളരുന്ന ഒരു താമസകേന്ദ്രമായി മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. മണ്ണാർക്കോണം- പേരൂർക്കട പാതയുടെ ഇരുവശവും ഇംക്വനുകളുടെ സമീപമുള്ള നൂറ് മീറ്റർ ഒഴിവാക്കിയാൽ പ്രധാനമായും താമസ്സുഭവനങ്ങൾ ഉള്ള പ്രദേശമാണ്. പല ഭവന സമുച്ചയങ്ങളും പാർപ്പിട കേന്ദ്രങ്ങളും റോഡിന്റെ സമീപത്തു നിന്നും അധികം അല്ലാതെ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നു. ജില്ലയുടെ കിഴക്കൻ പ്രദേശത്തെ ജില്ലാ സ്ഥാനവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാന പാതയാണ് ഇത്. അനേകം സർക്കാർ- സർക്കാരിര വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഈ പ്രദേശത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നു.

ഗതാഗതം ഏറ്റവും അധികരിക്കുന്ന കാലത്തും, വൈകുന്നേരങ്ങളിലും ഈ പാതയിലൂടെ യുള്ള യാത്ര വളരെ ദുഷ്കരമാണ്. സ്ഥിരമായി അപകടങ്ങൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്ന ഈ പാത പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന വിധം വികസിപ്പിച്ചാൽ പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ഗതാഗതകുരുക്ക് വലിയ ഒരു അളവ് വരെ പരിഹരിക്കാം എന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് കരുതുന്നത്.

**1.3. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ - വ്യാപ്തിയും നടപടിക്രമങ്ങളും**

**(എ). ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ അധികാരി**

സ്പെഷ്യൽ തഹസിൽദാർ (കിഫ്ബി), വെള്ളയമ്പലം, തിരുവനന്തപുരത്തിന്റെ പ്രത്യേക മേൽനോട്ടത്തിൽ ഡിപ്യൂട്ടി കളക്ടർ (ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ) ന്റെ നേതൃത്വത്തിലാണ് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നത്. അതിർത്തികൾ സ്ഥാപിക്കുകയും റിക്വസിഷൻ ഏജൻസിയുമായി ചേർന്ന് യ സന്ദർശനം പൂർത്തിയാക്കുകയും ചെയ്തു.

(ബി). കെ.ആർ.എഫ്.ബി

സംസ്ഥാനത്തെ യാത്രാ സൗകര്യ പദ്ധതികൾക്ക് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുന്നതിനായി കേരള സർക്കാർ 2001 ൽ രൂപീകരിച്ച ഫണ്ടിങ്ങ് ഏജൻസിയായ കേരള റോഡ് ഫണ്ട് ബോർഡ് കേരളത്തിന്റെ പൊതുവായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിൽ ഒരു പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കുന്നു. കേരള പി.ഡബ്ല്യു.ഡി യുടെ മുഖ്യമന്ത്രി നിർവ്വഹണത്തിനായി തൊഴിൽപരവും നിയമാനുസൃതവുമായ ഒരു സംഘത്തിന്റെ ആവശ്യകതയാണ് കെ.ആർ.എഫ്.ബി യുടെ രൂപീകരണത്തിന് പിന്നിൽ ഉള്ളത്. ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടില്ലാത്ത തുകയിൽ ശരിയായ പരിശോധന നടത്തി കണ്ടെത്തുകയും അവയെ സ്വരൂപിച്ച് റോഡിന്റെ വികസനത്തിനും സംരക്ഷണത്തിനും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റ് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾക്കുമായി വിനിയോഗിക്കുക എന്നതാണ് കെ.ആർ.എഫ്.ബി യുടെ പ്രധാന ചുമതല.

- സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത സഹകരണത്തോടെ ബഡ്ജറ്റിൽ പരാമർശിക്കാത്ത തുക സംഭരിക്കുന്ന കെ.ആർ.എഫ്.ബി യുടെ വികസന പരിപാടികളിൽ ചിലതാണ്.
- റോഡ് വികസനത്തിനുള്ള തുക ശരിയായ വിധത്തിൽ തന്നെ ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നു എന്നും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൃത്യമായി നടക്കുന്നു എന്നും പരിശോധിക്കുക,
- അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ പൊതു സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക.
- നൂതന റോഡ് പദ്ധതികളുടെ സാധ്യതാ പഠനം നടത്തുക.
- ആവശ്യ സ്ഥലങ്ങളിൽ പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുക.
- റോഡ് സുരക്ഷ പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുകയും സുരക്ഷിതവും സുഗമവുമായ വാഹന ഗതാഗതം നടപ്പാക്കുവാൻ സംഘടിത പ്രചാരണം നടത്തുകയും ചെയ്യുക.
- റോഡ് പരിപാലന വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പഠനങ്ങൾക്കുള്ള ധനസഹായം.
- പി.ഡബ്ല്യു.ഡി പരിപാലിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ നവീകരണമടക്കം ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള റോഡ് നെറ്റ് വർക്ക് സിസ്റ്റം വികസിപ്പിക്കുക.

- നടത്തിപ്പിനാവശ്യമുള്ള തുക കടം വാങ്ങി സ്വരൂപിക്കുക.

ശാസ്ത്രീയ പഠനത്തിലൂടെ കേരളത്തിലെ റോഡുകൾക്ക് ഫലവത്തായ മാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തി നടപ്പാക്കുവാൻ സഹായിക്കുന്ന ഒരു ഏജൻസിയാണ് തങ്ങളെന്ന് കെ.ആർ.എഫ്.ബി വിലയിരുത്തുന്നു. അതുപോലെ അപകട സാധ്യതാ സ്ഥലങ്ങളിൽ കൂടുതൽ ശക്തമായ മുൻകരുതലുകൾ എടുത്ത് വാഹനാപകടങ്ങളും അത്യാഹിതങ്ങളും കുറയ്ക്കുവാനും പൊതുജനങ്ങളുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പ് വരുത്തുവാനും വേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നു.

കേരളത്തിലെ ഗതാഗത വികസന പദ്ധതികളിൽ നിക്ഷേപം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ സുരക്ഷയാർന്ന റോഡുകൾ എന്ന ലക്ഷ്യത്തിലെത്തുക എന്ന വീക്ഷണത്തിൽ ഗതാഗത സൗകര്യ പദ്ധതികൾക്ക് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുന്ന ഫണ്ടിങ്ങ് ഏജൻസി എന്നുള്ള പ്രവർത്തനത്തോടൊപ്പം എല്ലാ യാത്രക്കാരുടെയും നല്ല യാത്രാ ശീലങ്ങൾ ആവർത്തിച്ച് പഠിപ്പിച്ച് റോഡിലെ സുരക്ഷിതത്വം കൂടുതൽ ഉയർത്തുവാൻ ശ്രമിക്കുകയും ചെയ്യും എന്ന ദൃഢതയോടെ നിർവഹിക്കുക എന്നതാണ് കെ.ആർ.എഫ്.ബി യുടെ പ്രധാന ചുമതല.

**(ബി).പദ്ധതി ബാധിതരുടെ വിവരങ്ങൾ**

സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം 312 ഭൂവുടമകളെ പദ്ധതി ബാധിതരായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ 58 താമസഭവനങ്ങൾ പൂർണ്ണമായോ, ഭാഗികമായോ ബാധിക്കപ്പെടുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ 76 വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളും, 302 പേർക്ക് ചുമയങ്ങളും നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്. ദാരിദ്ര്യ രേഖയ്ക്ക് താഴെയുള്ള 12 കുടുംബങ്ങളെ മാത്രമേ പഠനത്തിൽ പദ്ധതി ബാധിതരായി കണ്ടെത്താൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളൂ. 23 കുടുംബങ്ങൾ സ്ത്രീകളും, പ്രായമായവരും കുടുംബനാഥർ ആയിട്ടുള്ള ഭവനങ്ങൾ ആണ്. അവർക്ക് പ്രത്യേക പരിഗണന ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നടപടികളിൽ നൽകേണ്ടതുണ്ട്.

**(സി). ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ വിവരണം.**

പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി 5.87 ഹെക്ടർ ഭൂമിയാണ് ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. മണ്ണാറക്കോണം- പേരൂർക്കട റോഡിന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലായി ഉള്ള ഭൂമി പദ്ധതി ബാധിത ഭൂമിയുടെ ഭൂരിഭാഗവും താമസ്സുപ്രധാനമാണ്. മൂന്ന് കിലോമീറ്റർ വരുന്ന റോഡിൽ ഒൻപത് സ്ഥാനങ്ങളിൽ വ്യാപാരസ്ഥാപനങ്ങൾ കേന്ദ്രീകരിക്കപ്പെട്ട് ജംഗ്ഷനുകളായി മാറ്റപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതി ബാധിത ഭൂമിയുടെ 81% വരുന്ന ഈ ഭൂമി 312 ഭൂവുടമകളുടെ കൈവശം ആണ്.

**(ഡി). സാമൂഹിക, സാമ്പത്തിക, സാംസ്കാരിക വിവരണം**

പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന്റെ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക-സാംസ്കാരിക വിവരണം സൂചിപ്പിക്കുന്നത് എല്ലാ മതസ്ഥരും സൗഹാർദ്ദത്തോടെ കഴിഞ്ഞ് വരുന്ന താമസ്സു പ്രധാനമായ പ്രദേശമാണ്

എന്നാണ്. പദ്ധതി ബാധിതരിൽ 88% വും ഹിന്ദുക്കളും, 10% ക്രിസ്ത്യാനികളും 2% മുസ്ലീം ങ്ങളുമാണ്. പദ്ധതിബാധിതമായ ഭൂവുടമകളുടെ ജോലി സംബന്ധമായ വിവരണം സൂചി ഷിക്കുന്നത് 25% സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥരും, 17% വ്യാപാര വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തു ന്നവരുമാണ് എന്നാണ്. 13% പേർ സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരും, 30% തൊഴിൽ രഹിതരും, ജോലിയിൽ നിന്നും വിരമിച്ചവർ തുടങ്ങിയ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ടവരുമാ ണ്. സാമ്പത്തിക വിവരണം സൂചിപ്പിക്കുന്നത് 67% പേർക്കും 10,000 രൂപയ്ക്ക് മേൽ മാസ വരുമാനം ഉണ്ട് എന്നാണ്. 28% 20,000 - 30,000 ത്തിനുമിടയിൽ മാസവരുമാനം ഉള്ളവരുമാ ണ്. 28% ആളുകൾ തങ്ങൾക്ക് 10,000 രൂപയിൽ താഴെയാണ് മാസവരുമാനം എന്ന് അവ കാശപ്പെടുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ പുനരധിവാസത്തിൽ പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകേണ്ട വിധം സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവിക്കുന്ന ആരെയുംതന്നെ പഠനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയി ട്ടില്ല.

**1.4. പദ്ധതി സംബന്ധമായ ഇതര മാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ**

ക്രമ നം.	ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ	വിശകലനം
1.	നിർദ്ദിഷ്ട റോഡ് വികസന പദ്ധതിയിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന വീതി 10-13 മീറ്റർ ആക്കണം.	പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യ പൂർത്തീകരണ ത്തിനും, ദീർഘകാല പ്രയോജന ത്തിനും നിർദ്ദേശം പ്രയോജനമല്ല.
2.	പദ്ധതി റോഡിന്റെ വശങ്ങളിലുള്ള കൈയേ റ്റങ്ങൾ കണ്ടെത്തി ഒഴിപ്പിച്ചാൽ മാത്രം മതി.	പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യ പൂർത്തീകരണ ത്തിനും, ദീർഘകാല പ്രയോജന ത്തിനും നിർദ്ദേശം പ്രയോജനമല്ല.
3.	പദ്ധതി റോഡ് പൂർണ്ണമായും വികസിപ്പിക്കു ന്നതിന് പകരം വീതി കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങൾ കണ്ടെത്തി വീതി വർദ്ധിപ്പിച്ചാൽ മതി.	പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യ പൂർത്തീകരണ ത്തിനും, ദീർഘകാല പ്രയോജന ത്തിനും നിർദ്ദേശം പ്രയോജനമല്ല.

**1.5. സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാതം**

നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനത്ത് ഭരണ സിരാകേന്ദ്രമായ സെക്രട്ടറിയേറ്റിൽ നിന്നും 6 മുതൽ 9 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിലാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതി പ്രദേശം തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷൻ, പരിധിയിലെയും, സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനത്തെയും പ്രധാനപ്പെട്ട താമസ്സു പ്രധാനമായ സ്ഥലമാണ്. ഇത് ജനസാന്ദ്രതയിൽ കോർപ്പറേഷൻ 8-ാം സ്ഥാനം വഹിക്കുന്ന സ്ഥലമാണ്. പ്രദേശത്തിന്റെ സാമൂഹ്യ- സാമ്പത്തിക പ്രധാനം പ്രത്യാഘാത നിർണ്ണയ ത്തിൽ സുപ്രധാനമാണ്. 37 താമസ ഭവനങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും, 21 ഭവനങ്ങൾ ഭാഗിക മായും പദ്ധതി ബാധിക്കുന്നു എന്നു കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. 88% ഭൂവുടമകൾക്കും അവരുടെ ചുമയങ്ങളായ കെട്ട്, ചുറ്റുമതിൽ എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്. 76 കടകളും, വ്യാപാര സ്ഥാപ നങ്ങളും ബാധിക്കപ്പെടുകയും അതിൽ 42 മാറ്റപ്പെടേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ട്. മൂന്ന് സാമൂഹാ യിക സ്ഥലങ്ങളും 11 മതസ്ഥാപനങ്ങളുടെ വസ്തുക്കളും പദ്ധതി ബാധിതമാണ്. 34 ഭവന

ങ്ങളുടെ പാർക്കിംഗ് സ്ഥലങ്ങളും കെട്ടിട മുൻഭാഗമോ നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. 22 ഓളം ഇടവഴികളും പദ്ധതി റോഡിൽ നിന്നും ആരംഭിക്കുന്നുണ്ട്.

**1.6. പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ നടപടികൾ**

ക്രമ നം.	ഉണ്ടാകാവുന്ന നഷ്ടം	സമീപനം	സാധ്യമായ ലഘൂകരണ നടപടികൾ
1.	ഭൂമിയുടെ നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരം	മതിയായ നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
2.	താമസ്സഭവനങ്ങളുടെ നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരം, പുനരധിവാസം	നഷ്ട പരിഹാരം, പുനരധിവാസം
3.	താമസ്സഭവനങ്ങളുടെ ഭാഗിക നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരം, പുനരധിവാസം	നഷ്ട പരിഹാരം, പുനരധിവാസം
4.	ജലസ്രോതസ്സുകളുടെ നഷ്ടം	നിയന്ത്രണം ഒഴിവാക്കുക	സാധ്യമാകുവോളം സംരക്ഷിക്കേണ്ട
5.	ചമയങ്ങളുടെ നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരം	നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുക
6.	പ്രവേശനമാർഗ്ഗങ്ങളുടെ നഷ്ടം	നിയന്ത്രണം	ഓരോ പ്രവേശനമാർഗ്ഗങ്ങളെക്കുറിച്ചും പഠനം നടത്തി പുനരധിവാസം- പുനർവാസ രൂപരേഖയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുക.
7.	ഉപയോഗപ്രദമായ തുണ്ടുഭൂമികളുടെ രൂപപ്പെടൽ	നിയന്ത്രണം	ഉപയോഗപ്രദമായ തുണ്ടുഭൂമികൾ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകി എടുക്കുക.
8.	വ്യാപാര നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരം	നഷ്ട പരിഹാരം
9.	മരങ്ങളുടെ നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരവും നിയന്ത്രണവും	മതിയായ നഷ്ട പരിഹാരം നൽകുകയും നഷ്ടപ്പെടുന്നതിന് തുല്യ എണ്ണം മരങ്ങൾ സർക്കാർ ഭൂമിയിലോ, സ്വകാര്യ ഭൂമിയിലോ നടപ്പു വളർത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുക.
10.	ജീവിതോപാധികളുടെ നഷ്ടം	നഷ്ട പരിഹാരം	നഷ്ട പരിഹാരം
11.	പദ്ധതി ബാധിതരെ ഭൂമി എടുക്കൽ നടപടിക്രമങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുക.	നിയന്ത്രണം	നടപടി ക്രമങ്ങളിൽ പദ്ധതി ബാധിതരുടെ പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പു വരുത്തുക.
10.	പരാതി പരിഹാരം	നിയന്ത്രണം	പ്രവർത്തന നിരതമായ പരാതി പരിഹാര കമ്മിറ്റി ജില്ലാ തലത്തിലും പഞ്ചായത്ത് തലത്തിലും പ്രവർത്തിക്കുക.



11	ശേഷിക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ പ്രയോജനപ്രദമായ ഉപയോഗം	ഭൂമിയുടെ ഉപ	നിയന്ത്രണം	നഷ്ടപരിഹാരം രൂപരേഖയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുക.
----	--	-------------	------------	--------------------------------------

**1.7. സാമൂഹിക പ്രത്യാഘാത വിലയിരുത്തൽ**

മണ്ണറക്കോണം - പേരൂർക്കട റോഡ് വികസനം പല ദശകങ്ങളായി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്ന ഒരു വികസന സംരംഭമാണ്. പദ്ധതിയുടെ നേരിട്ടുള്ള പ്രത്യാഘാതം പ്രധാനമായും റോഡിന്റെ സമീപസ്ഥമായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന ഭവനങ്ങൾ, കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങൾ, ആരായ നാലയങ്ങളുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ചുമയങ്ങൾ, താമസ ഭവനങ്ങളുടെ കുടിവെള്ള സ്രോതസ്സുകളായ കിണറുകൾ, മറ്റ് ചുമയങ്ങൾ എന്നിവ പൂർണ്ണമായോ, ഭാഗികമായോ ബാധിക്കപ്പെടുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി നടത്തിയ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠനം ചുണ്ടികാണിക്കുന്നത് 37 താമസഭവനങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും 21 താമസഭവനങ്ങൾ ഭാഗികമായും പദ്ധതി ബാധിതം ആണ് എന്നാണ്. പൂർണ്ണമായും ബാധിക്കപ്പെടുന്ന ഭവനങ്ങളിൽ 23 ഭവനങ്ങളിൽ ഉടമസ്ഥർ തന്നെ താമസിക്കുന്നതും 10 ഭവനങ്ങൾ വാടകയ്ക്ക് നൽകപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതും 4 ഭവനങ്ങൾ താമസം ഇല്ലാത്തതുമാണ്. ഭാഗികമായി ബാധിക്കപ്പെടുന്ന ഭവനങ്ങളിൽ 16 ഭവനങ്ങളിൽ ഉടമസ്ഥർ താമസിക്കുന്നതും 5 ഭവനങ്ങൾ വാടകയ്ക്ക് നൽകപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതും ആണ്. കൂടാതെ 76 വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ, 9 കുടിവെള്ള സ്രോതസ്സുകളായ സ്വകാര്യ കിണറുകൾ, 302 സ്വകാര്യ ചുമയങ്ങൾ 11 ആരായനാ പ്രധാനമായ ചുമയങ്ങൾ 3 മതസ്ഥാപന ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ചുമയങ്ങൾ എന്നിവ പദ്ധതി ബാധിതമാണ്.

ദശകങ്ങളായി ചർച്ച ചെയ്യപ്പെട്ടിരുന്ന പദ്ധതി എന്ന നിലയിൽ കഴിഞ്ഞ പത്ത് വർഷത്തിനുള്ളിൽ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ട താമസ ഭവനങ്ങൾ ചുരുക്കം ചിലത് ഒഴിച്ചാൽ ആവശ്യമായ അകലത്തിൽ ആണ് നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ ഭവനങ്ങളിൽ ചിലത് എങ്കിലും, റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രധാനമായ ഇപ്പോഴത്തെ പദ്ധതി രൂപരേഖ പ്രകാരം ബാധിക്കപ്പെടുന്നതായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. അവരിൽ ചിലർക്കെങ്കിലും മേൽപ്പറഞ്ഞ ഭവന പുനർനിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ സ്ഥലം പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് അവശേഷിക്കുന്നില്ല. താമസ ഭവനങ്ങളുടെ നഷ്ടം ഉടമസ്ഥർക്ക് വലിയ മാനസിക സമ്മർദ്ദം ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആയതിനെ പദ്ധതിയുടെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതം എന്ന് ഈ ഭവനങ്ങളുടെ നഷ്ടത്തെ കണക്കാക്കാവുന്നതാണ്. പുനർവാസ പുനരധിവാസ നടപടികളിൽ ഈ ഉയർന്ന പ്രത്യാഘാതം പരിഗണിക്കുന്നത് പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണത്തിന് സഹായകരമാണ്.

ബാധിക്കപ്പെടുന്ന 19 താമസഭവനങ്ങൾ 5 സെന്റിൽ താഴെയുള്ള ഭൂമിയിൽ ആണ് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. അതായത് പദ്ധതി മൂലം ബാധിക്കപ്പെടുന്ന താമസഭവനത്തെ പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് നിലനിർത്താൻ സാധിക്കാതെ വരുന്നു, ഈ ഭൂഉടമസ്ഥരായ താമസക്കാരിൽ ഉണ്ടാവുന്ന പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാതത്തെയും ഉയർന്ന തരമായി കണക്കാക്കാവുന്നതാണ്. ഇവരിൽ 11 പേർ സാമൂഹ്യ- സാമ്പത്തിക പിന്നോക്കാവസ്ഥയിലുള്ള കുടുംബങ്ങൾ ആണ്. അവരിൽ 6 പേരുടെ ഭവനങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുന്നതായി കണക്കാക്കുന്നു. ഈ ഭൂഉടമസ്ഥരും അല്ലാത്തവരുമായ പദ്ധതി ബാധിതരിൽ ഉണ്ടാകുന്ന പ്രത്യാഘാതത്തെയും ഉയർന്നത് എന്ന ഗണത്തിൽ പെടുത്താവുന്നതാണ്.

28 ഭൂഉടമസ്ഥരായ പദ്ധതി ബാധിതർക്ക് തങ്ങളുടെ ഉപജീവന മാർഗ്ഗമായ വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ, വാടക ലഭ്യമാവുന്ന കെട്ടിടങ്ങൾ, മറ്റ് വരുമാന മാർഗ്ഗങ്ങൾ എന്നിവ പൂർണ്ണമായും നഷ്ടപ്പെടുന്നു. ഇപ്രകാരം വരുമാന മാർഗ്ഗം നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഭൂഉടമസ്ഥരായ പദ്ധതി ബാധിതരുടെ പ്രത്യാഘാതത്തെയും ഉയർന്നത് എന്ന ഗണത്തിൽ ഷെടുത്താവുന്നതാണ്.

8 പദ്ധതി ബാധിതർ മേൽപ്പറഞ്ഞ നാല് ഗണങ്ങളിൽ ഒന്നിൽ കൂടുതൽ ഗണത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അവരെ ഏറ്റവും പരിഗണന ലഭ്യമാവേണ്ട പദ്ധതി ബാധിതരായി കണക്കാക്കി പ്രത്യേക പുനരധിവാസ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കി പുനരധിവാസവിഷയങ്ങളിൽ പദ്ധതിയുടെ പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണത്തിന് അത്യാവശ്യമാണ്.

74 ഭൂഉടമസ്ഥരായ പദ്ധതി ബാധിതർ പദ്ധതി മൂലം തങ്ങളുടെ പ്രവേശനമാർഗ്ഗം, തടസ്സപ്പെടുന്നു എന്നും 41 പേർ തങ്ങളുടെ ഭവനത്തിന്റെ പാർക്കിംഗ് ഏരിയ നഷ്ടപ്പെടുന്നു എന്നും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. പദ്ധതിയുടെ രൂപരേഖ, വരാൻ പോകുന്ന വികസനത്തിന്റെ ഉയർച്ച-താഴ്ചകൾ (ലൈവൽസ്) എന്നിവ വില്ലേജ് അടിസ്ഥാനത്തിലെ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്വയംഭരണ വാർഡ് അടിസ്ഥാനത്തിലെ പദ്ധതി ബാധിതരെ വിളിച്ചു കൂട്ടി വിശദീകരിക്കുന്നത്, പദ്ധതി ബാധിതരുടെ സംശയങ്ങൾ ദൂരീകരിക്കുന്നതിനും, അവർക്ക് സ്വയം പുനരധിവാസ തയ്യാറെടുപ്പുകൾ നടത്തുന്നതിനും, പദ്ധതിയിൽ ജനകീയ പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതിനും അങ്ങനെ പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ സാധ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും സഹായകരമാണ്.

കുടിവെള്ള സ്രോതസായ സ്വകാര്യ കിണർ നഷ്ടപ്പെടുന്ന 9 ഭൂഉടമസ്ഥരായ പദ്ധതി ബാധിതർ ഉണ്ട്. കുടിവെള്ള സ്രോതസ്സുകൾ പരമാവധി സംരക്ഷിക്കുന്നതും, മറ്റ് പദ്ധതികളിൽപ്പെടുത്തി കുടിവെള്ളം ഉറപ്പ് വരുത്തുന്നതും പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണത്തെ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്ന നടപടികളാണ്.

പദ്ധതി സിവിൽ എൻജിനീയറിംഗ് രംഗത്ത് വലിയ തോതിൽ മനുഷ്യ പ്രയത്നം സൃഷ്ടിക്കുകയും, സാങ്കേതിക ഉപദേശത്തിന്റെ ആവശ്യകത വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യും. ഈ ഉയർന്ന തോതിലുള്ള ആവശ്യകത, സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധരുടെ ലഭ്യതകുറവിനും, സേവന കൂലിയുടെ വർദ്ധനവിനും കാരണമാവും. ഇത് സാമ്പത്തിക സാമൂഹ്യ പിന്നോക്കാവസ്ഥയിൽ ഉള്ളവർക്ക് സാങ്കേതിക സേവനം ലഭ്യമാവുന്നതിന് പ്രയാസമോ, താമസ്സമോ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടാം. പ്രാദേശികമായി ലഭ്യമാവുന്ന സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധരുടെ സന്നദ്ധ കൂട്ടായ്മ, ജനപ്രതിനിധികൾ നേതൃത്വം കൊടുത്ത് രൂപപ്പെടുത്തുന്നത് വികസന പ്രവർത്തന സമയത്ത് ഉണ്ടാകാവുന്ന സാമൂഹ്യ സാമ്പത്തിക പിന്തള്ളപ്പെടൽ ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനും പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണത്തിനും സഹായകരമാണ്.

പദ്ധതി 76 വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങളെ പൂർണ്ണമായി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നെന്റെ 19 എണ്ണം മാത്രമേ കെട്ടിടത്തിന്റെ പുനർ നിർമ്മാണം സാധ്യമല്ലാത്തതിനാൽ വ്യാപാരം അവസാനിപ്പിക്കേണ്ട സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുന്നുള്ളൂ. ഈ വ്യാപാര സ്ഥാപന ഉടമകളുടെ പുനരധിവാസം വ്യാപാരി - വ്യവസായി മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സംഘടനകളുമായി കൂട്ട് ചേർന്ന് രൂപപ്പെടുത്തുന്നത് പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണത്തിന് ആവശ്യമാണ്.

സമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത പഠന സമയത്ത് പദ്ധതിയുടെ ആവശ്യകതയെ ആരും നിഷേധിക്കുക ഉണ്ടായില്ല. മറിച്ച് പദ്ധതി എത്രയും വേഗം നടപ്പാക്കപ്പെടണം എന്ന താൽപ്പര്യമാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷം ഭൂഉടമസ്ഥരും പക് വെച്ചത്. കൂടാതെ പദ്ധതി നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനും പദ്ധതി സംബന്ധമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ജനങ്ങളുടെ പരാതികൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനും

തിനും ജനപ്രതിനിധികൾ വലിയ തോതിലുള്ള ഇടപെടലുകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇവ എല്ലാം സൂചിപ്പിക്കുന്നത് പദ്ധതിയുടെ വലിയ അളവിലുള്ള പൊതു താൽപ്പര്യത്താണ്. നിലവിലുള്ള റോഡിന്റെ വികസനം എന്ന പദ്ധതി ആയതിനാലും കേവലം മുന്നര കിലോമീറ്റർ മാത്രം ദൈർഘ്യം ഉള്ള പദ്ധതി എന്നതിനാലും പദ്ധതിക്ക് ബദൽ നിർദ്ദേശമായി ബൈപ്പാസുകൾ ഉൾപ്പെടെ വികസനമോ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. എന്നാൽ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട പദ്ധതിയിൽ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി വ്യക്തിപരമായി ഉണ്ടാവുന്ന പ്രത്യാഘാതം കുറയ്ക്കണം എന്ന് പല ഭൂഉടമസ്ഥരും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

പദ്ധതി രൂപരേഖയിൽ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന അതിർത്തിയോട് വളരെ ചേർന്ന് വരുന്ന മൂന്ന് വീടുകൾ ഇപ്പോൾ പദ്ധതി ബാധിതം അല്ലെങ്കിലും റോഡ് വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ലെവൽസിൽ ഉണാകാവുന്ന മാറ്റങ്ങൾ പരിഗണിക്കുമ്പോൾ കുടിശ്ശികപ്പെടുന്ന വീടുകളുടെ ഗണത്തിൽ പെടുത്താവുന്നതാണ്. 22 ഇടറോഡുകളും, മൂന്ന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി റോഡുകളും ആരംഭിക്കുകയോ വന്നുചേരുകയോ ചെയ്യുന്ന പദ്ധതി റോഡിന്റെ വികസനം, മേൽപ്പറഞ്ഞ റോഡുകളുടെ ഉപഭോക്താക്കൾക്കും വലിയ ഒരു അളവിൽ പ്രയോജനം ആണ്. റിക്വസിഷൻ അതോറിറ്റി അതിർത്തി കല്ലുകൾ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നത് കൊണ്ട് തന്നെ, പ്രത്യാഘാതത്തിന്റെ വ്യാപ്തി മനസ്സിലാക്കാൻ പദ്ധതി ബാധിതർക്ക് സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഭൂരിഭാഗം പദ്ധതി ബാധിതരും പദ്ധതി നടപ്പാക്കണം എന്ന് ആഗ്രഹിക്കുന്നവരും, ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാര സ്വീകരണത്തിൽ ഭൂമി വിട്ടുതരാൻ തയ്യാറുള്ളവരുമാണ്. പുനരധിവാസ സഹായം ഉറപ്പ് വരുത്തണം എന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്ന വ്യാപാര സമൂഹവും, പദ്ധതി എത്രയും വേഗം നടപ്പാക്കണം എന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നവരാണ്. ഇത് സൂചിപ്പിക്കുന്നത് പദ്ധതിയുടെ പൊതു ആവശ്യ പ്രസക്തി വളരെ വലുതാണ് എന്നാണ്. സ്ത്രീകളും, പ്രായമായവരും ഗൃഹനാഥകളും, ഗൃഹനാഥന്മാരും ആയ ഏതാനും ഭവനങ്ങൾ ഉണ്ട്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ നടപടികളിൽ അവർക്ക് ആവശ്യമായ സഹായങ്ങൾ ചെയ്ത് കൊടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിന് ശേഷം ഫലപ്രദമായ ഉപയോഗത്തിന് സാധ്യമല്ലാതായി മാറുന്ന പതിനൊന്ന് തുണ്ടു ഭൂമികളുടെ ഉടമസ്ഥർക്ക് പ്രസ്തുത ഭൂമിയും കൂടി ഏറ്റെടുത്ത് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നത് പ്രത്യാഘാതം കുറയ്ക്കാൻ സഹായകരമാവും.

പാർക്കിംഗ് സ്ഥലവും, പ്രവേശന മാർഗ്ഗങ്ങളും നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഭൂവുടമകളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധരുടെ സഹായത്തോടെ പരിച്ച്, പുനസ്ഥാപന സൗകര്യങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കാവുന്നതാണ്. ഇപ്രകാരമുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുൻകൂർ രൂപപ്പെടുത്തുന്നത്, പദ്ധതി നിർവ്വഹണ സമയത്ത് ഉണ്ടാകാവുന്ന പരാതികൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും, പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണം സാധ്യമാവുന്നതിനും സഹായകരമാണ്.

മൊത്തം പദ്ധതി ബാധിതരുടെ 6% മാത്രമാണ് പദ്ധതിമൂലം കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവരും സാമ്പത്തികമായി പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്നവരും എന്നതുകൊണ്ട് തന്നെ പദ്ധതിയുടെ സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാതം ലഘൂകരണം ആണ് എന്ന് കണക്കാക്കുന്നതാണ്. 90% പദ്ധതി ബാധിതരും, സാമ്പത്തികമായി നല്ലനിലയിൽ ഉള്ളവരാണ് എന്നത്, പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണത്തിന് സഹായകരമായ സാമൂഹ്യ സാഹചര്യം രൂപപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ പൊതു ആവശ്യ പ്രസക്തി പദ്ധതി ബാധിതരുടെ പദ്ധതിയോടുള്ള സമീപനത്തിൽ സുവ്യ

കതമാണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരവും പുനരധിവാസ നടപടികളും കൊണ്ട് പ്രത്യാഘാതം വീണ്ടും ലഘൂകരിക്കാൻ സാധ്യമാണ്.

പദ്ധതി ബാധിതർ ശക്തമായ റസിഡന്റ്സ് അസോസിയേഷനുകളിലെ അംഗങ്ങളും, വിവിധ സാമൂഹ്യ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികൾ പദ്ധതി പ്രദേശത്ത് കാരുമായ സ്വാധീനത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കുന്നു എന്നുള്ളതും, പദ്ധതി ബാധിതരുടെ വിലപേശൽ കഴിവിനെ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതും, പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ നടപടികൾ സംബന്ധമായി കൂട്ടായ ചർച്ചകൾക്ക് വേദി രൂപപ്പെടുത്താൻ സഹായകരവുമാണ്.

ഭൂരഹിതരല്ലാത്ത പദ്ധതി ബാധിതരിൽ ആരും തന്നെ സാമൂഹ്യ- സാമ്പത്തിക പിന്നോക്കാവസ്ഥയിൽ അല്ല എന്നുള്ളത് അവരുടെ പ്രത്യാഘാത ലഘൂകരണ നടപടികൾക്ക് സഹായകരമാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതി ബാധിതരായ എല്ലാ വ്യാപാരികളും വ്യാപാരികളുടെ ഇടയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സംഘടനകളിൽ അംഗങ്ങളാണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ ഈ സംഘടനകളുടെ സഹായത്തോടെ കൂട്ടായ പുനരധിവാസ നടപടികൾ ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ വിശകലനങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത് മണ്ണാറകോണം- പേരൂർകട റോഡ് വികസനം, പൊതു ആവശ്യ പ്രസക്തവും, ലഘൂതര സാമൂഹ്യ പ്രത്യാഘാത ഗണത്തിൽപ്പെടുന്നതുമാണ് എന്നാണ്. കൂടാതെ ശരിയായ പുനരധിവാസ- പുനർവാസ നടപടികളിലൂടെ പ്രത്യാഘാതം വീണ്ടും കുറയ്ക്കാൻ സാധ്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിൽ ന്യായമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തിനും, പുനരധിവാസത്തിനും അവകാശം നൽകുന്ന ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ നിയമം 2013 ( 30 ഓഫേ 2013) സെക്ഷൻ (i) (ബി) (ii) പ്രകാരം പദ്ധതി നടപ്പാക്കൽ സംബന്ധമായ തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കാവുന്നതാണ്.

**അനുബന്ധരേഖകൾ**

- 1. ഫോട്ടോഗ്രാഫ്
- 2. പദ്ധതി ബാധിതരുടെ പേരു വിവരങ്ങൾ
- 3. ഗസറ്റ് നോട്ടീഫിക്കേഷൻ